

22.11.2004

日本国特許庁  
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日 2003年11月28日  
Date of Application:

出願番号 特願2003-399127  
Application Number:

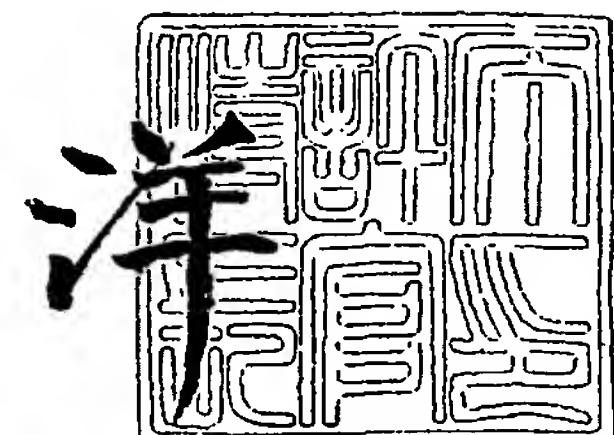
[ST. 10/C] : [JP2003-399127]

出願人 N T N株式会社  
Applicant(s):

2005年 1月 6日

特許庁長官  
Commissioner,  
Japan Patent Office

小川



BEST AVAILABLE COPY

【書類名】 特許願  
【整理番号】 NTNPO117  
【提出日】 平成15年11月28日  
【あて先】 特許庁長官 今井 康夫 殿  
【発明者】  
【住所又は居所】 静岡県磐田市東貝塚1578番地 NTN株式会社内  
【氏名】 小森 和雄  
【発明者】  
【住所又は居所】 静岡県磐田市東貝塚1578番地 NTN株式会社内  
【氏名】 馬場 一宏  
【特許出願人】  
【識別番号】 000102692  
【氏名又は名称】 NTN株式会社  
【代理人】  
【識別番号】 100095614  
【弁理士】  
【氏名又は名称】 越川 隆夫  
【手数料の表示】  
【予納台帳番号】 018511  
【納付金額】 21,000円  
【提出物件の目録】  
【物件名】 特許請求の範囲 1  
【物件名】 明細書 1  
【物件名】 図面 1  
【物件名】 要約書 1

**【書類名】特許請求の範囲****【請求項1】**

一端部に車輪取付フランジを一体に有し、この車輪取付フランジから軸方向に延びる小径部が形成されたハブ輪と、前記小径部に配設された複列の転がり軸受と、懸架装置を構成する軽合金からなるナックルとを備え、このナックルに前記複列の転がり軸受が所定のシメシロで圧入され、当該ナックルに対して前記ハブ輪が回転自在に支承されている車輪用軸受装置において、

前記車輪用軸受の外輪外周に環状溝が形成され、この環状溝に耐熱性の合成樹脂からなる樹脂バンドが射出成形によって充填されていることを特徴とする車輪用軸受装置。

**【請求項2】**

前記車輪用軸受が、内周に複列の外側転走面が形成された外輪と、この外輪に内嵌され、前記複列の外側転走面に対向する内側転走面がそれぞれ外周に形成された一対の内輪と、前記両転走面間に転動自在に収容された複列の転動体とを備えている請求項1に記載の車輪用軸受装置。

**【請求項3】**

前記車輪用軸受が、等速自在継手を構成する外側継手部材の肩部と前記ハブ輪とで挟持された状態で固定され、前記肩部から軸方向に延びるステム部が前記ハブ輪にセレーションを介してトルク伝達可能に内嵌されていると共に、前記ハブ輪と外側継手部材がねじ手段を介して所定の締付トルクで緊締され、前記車輪用軸受に所定の予圧が付与されている請求項1または2に記載の車輪用軸受装置。

**【請求項4】**

前記樹脂バンドが、ポリアミド系の合成樹脂からなり、その線膨張係数を  $8 \sim 16 \times 10^{-5} / ^\circ\text{C}$  とした請求項1乃至3いずれかに記載の車輪用軸受装置。

**【請求項5】**

前記樹脂バンドの外径が、前記外輪の外径よりも  $0 \sim 50 \mu\text{m}$  突出して形成されている請求項1乃至4いずれかに記載の車輪用軸受装置。

**【請求項6】**

前記環状溝が前記外輪の荷重負荷域に形成されている請求項1乃至5いずれかに記載の車輪用軸受装置。

**【請求項7】**

前記環状溝が、前記車輪用軸受の軸心に対してその中心が所定量オフセットした偏心溝に形成されている請求項1乃至6いずれかに記載の車輪用軸受装置。

【書類名】明細書

【発明の名称】車輪用軸受装置

【技術分野】

【0001】

本発明は、自動車等の車両の車輪用軸受装置、特に車輪用軸受の取付構造の改良に関するものである。

【背景技術】

【0002】

従来の車輪用軸受装置80は、図8に示すように、ブレーキロータ87と共に車輪（図示せず）を固定するハブ輪81と、そのハブ輪81を回転自在に支持し、外輪82および一対の内輪83を有する車輪用軸受84と、この車輪用軸受84を車体に支持するナックル85と、ハブ輪81と連結してドライブシャフト（図示せず）の動力をこのハブ輪81に伝達する等速自在継手86を主要部として構成している。

【0003】

この車輪用軸受装置80を構成する部品、特にナックル85には、線膨張係数がハブ輪81等と同種の可鍛鋳鉄等の鉄系金属が採用されてきたが、近年、装置の軽量化を狙ってアルミ合金等の軽合金製のものを採用する傾向がある。しかしながら、ナックル85をこうした軽合金で形成した場合、ナックル85と外輪82の線膨張係数の違いにより、例えば、走行時の温度上昇によってナックル85と外輪82との嵌合シメシロが少なくなった、あるいは解放される恐れがあった。その結果、組立時の軸受予圧が維持できなくなる、所謂予圧抜けといった不具合が発生した。

【0004】

さらに、外輪82がクリープを起こし、焼付いたり、短寿命を誘発する恐れがあった。ここで、クリープとは、嵌合シメシロ不足や嵌合面の加工精度不良等により軸受が周方向に微動して嵌合面が鏡面化し、場合によってはかじりを伴い焼付きや溶着する現象をいう。

【0005】

こうした問題を回避するために従来の車輪用軸受装置80において、温度上昇時の軸受予圧を確保するために初期の予圧量を高く設定すると共に、クリープを防止するために、温度上昇時のシメシロ低下量を見込んで初期のシメシロを大きく設定していた。しかし、係る先行技術は、文献公知発明に係るものでないため、記載すべき先行技術文献情報はない。

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0006】

しかしながら、予圧抜けを防止するために車輪用軸受84の初期予圧量を高く設定すると、当然のことながら車輪用軸受84に余分な荷重を常時負荷することになって軸受寿命が短くなる。また、温度変化によって予圧量が大きく変化するに伴い軸受剛性が変動し、車両の走行安定性に悪影響を及ぼす。さらには、クリープを防止するために初期のシメシロを大きく設定すると、車輪用軸受84を圧入する時にナックル85をかじる恐れがあるため、ナックル85を予め加熱した状態で車輪用軸受84を圧入する必要がある。これでは組立工数がアップしてコスト高騰を招来することになる。

【0007】

本発明は、このような事情に鑑みてなされたもので、軽量化を図った軽合金製ナックルに装着され、温度上昇による予圧低下と軸受クリープを防止した車輪用軸受装置を提供することを目的としている。

【課題を解決するための手段】

【0008】

係る目的を達成すべく、本発明のうち請求項1に記載の発明は、一端部に車輪取付フランジを一体に有し、この車輪取付フランジから軸方向に延びる小径部が形成されたハブ

輪と、前記小径部に配設された複列の転がり軸受と、懸架装置を構成する軽合金からなるナックルとを備え、このナックルに前記複列の転がり軸受が所定のシメシロで圧入され、当該ナックルに対して前記ハブ輪が回転自在に支承されている車輪用軸受装置において、前記車輪用軸受の外輪外周に環状溝が形成され、この環状溝に耐熱性の合成樹脂からなる樹脂バンドが射出成形によって充填されている構成を採用した。

#### 【0009】

このように、軽合金からなるナックルに所定のシメシロで圧入された車輪用軸受の外輪外周に環状溝が形成され、この環状溝に耐熱性の合成樹脂からなる樹脂バンドが射出成形によって充填されているので、温度上昇時、ナックルと車輪用軸受の線膨張係数の違いにより、ナックルが車輪用軸受以上に熱膨張したとしても、嵌合シメシロの低下を抑制し、軸受クリープの発生を防止することができると共に、初期に設定した軸受予圧が低下するのを防止することができ、軸受剛性の変動を抑えて車両の走行安定性を確実に保つことができる。

#### 【0010】

また、請求項2に記載の発明は、前記車輪用軸受が、内周に複列の外側転走面が形成された外輪と、この外輪に内嵌され、前記複列の外側転走面に対向する内側転走面がそれぞれ外周に形成された一対の内輪と、前記両転走面間に転動自在に収容された複列の転動体とを備えているので、第1世代の車輪用軸受装置の特徴を維持すると共に、比較的に軸受剛性が小さい第1世代構造においても、温度変化による軸受剛性の変動を抑制して安定した車両の走行安定性を図ることができる。

#### 【0011】

また、請求項3に記載の発明は、前記車輪用軸受が、等速自在継手を構成する外側継手部材の肩部と前記ハブ輪とで挟持された状態で固定され、前記肩部から軸方向に延びるステム部が前記ハブ輪にセレーションを介してトルク伝達可能に内嵌されると共に、前記ハブ輪と外側継手部材がねじ手段を介して所定の締付トルクで緊締され、前記車輪用軸受に所定の予圧が付与されているので、従来の駆動側車輪用軸受装置の仕様を変更せずに、長期間に亘って初期の軸受予圧を所定の範囲に維持することができる。

#### 【0012】

好ましくは、請求項4に記載の発明のように、前記樹脂バンドが、ポリアミド系の合成樹脂からなり、その線膨張係数を $8 \sim 16 \times 10^{-5} / ^\circ\text{C}$ とすれば、ナックルの線膨張係数よりも大きく、ナックルが車輪用軸受以上に熱膨張したとしても、この樹脂バンドがナックルの熱膨張以上に膨張してその変化に追従することができる。

#### 【0013】

また、請求項5に記載の発明は、前記樹脂バンドの外径が、前記外輪の外径よりも $0 \sim 50 \mu\text{m}$ 突出して形成されているので、温度上昇によるシメシロ低下を確実に防止することができると共に、樹脂バンドの剛性の低下を抑制し、樹脂バンド自体が両側に膨出することもない。

#### 【0014】

また、請求項6に記載の発明は、前記環状溝が前記外輪の荷重負荷域に形成されているので、予圧抜けと軸受クリープを効果的に防止することができる。

#### 【0015】

好ましくは、請求項7に記載の発明のように、前記環状溝が、前記車輪用軸受の軸心に対してその中心が所定量オフセットした偏心溝に形成されれば、樹脂バンドが外輪に対して相対回転するのを、簡単な構成でかつ確実に防止することができる。

#### 【発明の効果】

#### 【0016】

本発明に係る車輪用軸受装置は、一端部に車輪取付フランジを一体に有し、この車輪取付フランジから軸方向に延びる小径部が形成されたハブ輪と、前記小径部に配設された複列の転がり軸受と、懸架装置を構成する軽合金からなるナックルとを備え、このナックルに前記複列の転がり軸受が所定のシメシロで圧入され、当該ナックルに対して前記ハ

ブ輪が回転自在に支承されている車輪用軸受装置において、前記車輪用軸受の外輪外周に環状溝が形成され、この環状溝に耐熱性の合成樹脂からなる樹脂バンドが射出成形によって充填されているので、温度上昇時、ナックルと車輪用軸受の線膨張係数の違いにより、ナックルが車輪用軸受以上に熱膨張したとしても、嵌合シメシロの低下を抑制し、軸受クリープの発生を防止することができると共に、初期に設定した軸受予圧が低下するのを防止することができ、軸受剛性の変動を抑えて車両の走行安定性を確実に保つことができる。

#### 【発明を実施するための最良の形態】

##### 【0017】

一端部に車輪取付フランジを一体に有し、この車輪取付フランジから軸方向に延びる小径段部が形成されたハブ輪と、前記小径段部に配設された複列の転がり軸受と、懸架装置を構成する軽合金からなるナックルとを備え、このナックルに前記複列の転がり軸受が所定のシメシロで圧入され、当該ナックルに対して前記ハブ輪が回転自在に支承されている車輪用軸受装置において、前記車輪用軸受の外輪外周の荷重負荷域に環状溝が形成され、この環状溝に耐熱性のポリアミド系の合成樹脂からなり、その線膨張係数が $8 \sim 16 \times 10^{-5} / ^\circ\text{C}$ の樹脂バンドが射出成形によって充填されている。

##### 【実施例1】

##### 【0018】

以下、本発明の実施の形態を図面に基づいて詳細に説明する。

図1は、本発明に係る車輪用軸受装置の第1の実施形態を示す縦断面図、図2は、その車輪用軸受を示す縦断面図である。なお、以下の説明では、車両に組み付けた状態で、車両の外側寄りとなる側をアウトボード側（図面左側）、中央寄り側をインボード側（図面右側）という。

##### 【0019】

図1に示す車輪用軸受装置は、ハブ輪1と、このハブ輪1に圧入され、ナックル2に対してハブ輪1を回転自在に支承する車輪用軸受3とを主たる構成としている。ハブ輪1は、S53C等の炭素0.40～0.80wt%を含む中炭素鋼で形成され、アウトボード側の端部に車輪WおよびブレーキロータBを取り付けるための車輪取付フランジ4と、この車輪取付フランジ4から軸方向に延びる円筒状の小径段部5が形成されている。車輪取付フランジ4には車輪WおよびブレーキロータBを締結するハブボルト4aが周方向等配に植設されている。また、ハブ輪1の内周面にはセレーション（またはスプライン）6が形成され、小径段部5の外周面には後述する車輪用軸受3が圧入されている。

##### 【0020】

ハブ輪1の小径段部5に圧入された車輪用軸受3は、等速自在継手7を構成する外側継手部材8の肩部9とハブ輪1とで挟持された状態で固定されている。外側継手部材8は、肩部9から軸方向に延びるステム部10が一体に形成されている。このステム部10の外周には、ハブ輪1のセレーション6に係合するセレーション（またはスプライン）10aとねじ部10bが形成され、エンジンからのトルクを図示しないドライブシャフトおよび等速自在継手7、そしてこのセレーション6、10aを介してハブ輪1に伝達している。

##### 【0021】

ここで、セレーション10aには、軸線に対して所定の角度傾斜した捩れ角を設け、外側継手部材8の肩部9が車輪用軸受3に当接するまでステム部10がハブ輪1に内嵌され、ハブ輪1のセレーション6に圧入嵌合されている。これにより、セレーション6、10aの嵌合部に予圧を付与し周方向のガタを殺している。また、ステム部10の端部に形成されたねじ部10bに固定ナット11を所定の締付トルクで締結することにより、所望の軸受予圧を得ることができるように設定されている。すなわち、車輪用軸受3が、ハブ輪1に対して軸受クリープを防止し、かつ所望の予圧量になるように、所定のシメシロで圧入されている。一方、ナックル2は、アルミ合金等の軽合金で形成されている。これにより、従来の鋳鉄等に比べ、剛性不足を補うために各部を肉厚に設計したとしてもその重量は半減する。そして、このナックル2に車輪用軸受3が所定のシメシロで圧入されている

【0022】

車輪用軸受3はS U J 2等の高炭素クロム軸受鋼からなり、図2に示すように、外輪12と一対の内輪13、13と複列の転動体（ボール）14、14とを備え、外輪12の内周面には複列の外側転走面12a、12aが一体に形成されている。内輪13の外周面には、外側転走面12a、12aに対向する内側転走面13aが形成されている。複列の転動体14、14がこれら転走面12a、13a間にそれぞれ収容され、保持器15、15で転動自在に保持されている。車輪用軸受3の端部にはシール16、17が装着され、軸受内部に封入された潤滑グリースの漏洩と、外部からの雨水やダスト等が軸受内部に侵入するのを防止している。

【0023】

外輪12の外周には一対の環状溝18が形成されている。この環状溝18は、外側転走面12a、12aの溝底位置か、あるいは溝底位置に掛かる位置、すなわち荷重負荷域に形成されている。これにより、予圧抜けと軸受クリープを効果的に防止することができる。また、これらの環状溝18、18には、PA（ポリアミド）11をベースとした耐熱性の熱可塑性合成樹脂が射出成形により充填され、樹脂バンド19が形成されている。この樹脂バンド19の外径は、外輪12の外径より0～50μm突出して形成されている。突出量が0以下では、温度上昇によるシメシロ低下を確実に防止することが難しく、また、突出量が50μmを超えると、ナックル圧入時に樹脂バンド19のむしれ等が発生し易い。なお、突出量は軸受のサイズ等によって若干異なるも、製造バラツキを考慮して10～40μmの範囲に設定するのが好ましい。

【0024】

樹脂バンド19の材質はPA11に限らず、アルミ合金等の軽合金からなるナックル2の線膨張係数（2～2.3×10<sup>-5</sup>／℃）よりも大きく、線膨張係数が8～16×10<sup>-5</sup>／℃の範囲の合成樹脂なら良い。例えばPA66、さらにこれらの熱可塑性合成樹脂にGF（グラスファイバー）等の強化繊維を10～30wt%の範囲で含有させたものを例示することができる。なお、こうした樹脂バンド19が外輪12に対して相対回転するのを防止するため、環状溝18は、車輪用軸受3の軸心に対してその中心が所定量オフセットした偏心溝に形成されるのが好ましい。

【0025】

図3は、従来の車輪用軸受と本実施形態に係る車輪用軸受のそれぞれ外輪のみをアルミ合金からなるナックルに圧入した状態で、温度変化と軸受予圧の変化、すなわち、外輪の外側転走面の寸法変化との関係を比較測定した結果を示している。この図でも明確なように、従来のものでは、温度上昇に比例してリニアに軸受予圧が低下しているが、本実施形態に係る車輪用軸受においては、軸受予圧は80℃近傍までは漸次低下するも、それ以降は所定の予圧量を維持することが判る。

【0026】

以上、詳述したように、本実施形態では、ナックル2がアルミ合金等の軽合金で形成され、このナックル2に圧入される車輪用軸受3の外輪12の外周に前記ナックル2の線膨張係数よりも大きな線膨張係数を有する樹脂バンド19が形成されているので、温度上昇時、ナックル2と車輪用軸受3の線膨張係数の違いにより、ナックル2が車輪用軸受3以上に熱膨張したとしても、嵌合シメシロの低下を抑制し、軸受クリープの発生を防止することができると共に、初期に設定した軸受予圧が低下するのを防止することができ、軸受剛性の変動を抑えて車両の走行安定性を確実に保つことができる。

【0027】

また、こうした第1世代の車輪用軸受装置にあっても、本実施形態を適用することにより、軸受の標準化、汎用性等の特徴を維持できると共に、比較的に軸受剛性が小さい構造に係らず、温度変化による剛性の変動を抑制して安定した車両の走行安定性を図ることができる。さらに、従来の駆動側車輪用軸受装置の仕様を変更せずに、長期間に亘って初期の軸受予圧を所定の範囲に維持することができる。

## 【実施例2】

## 【0028】

図4は、本発明に係る車輪用軸受の第2の実施形態を示す縦断面図である。この車輪用軸受は、前述した実施形態と外輪の構成のみが異なるだけで、その他同一部品同一部位には同じ符号を付してその詳細な説明を省略する。

## 【0029】

この車輪用軸受20において、外輪21の外周には单一の環状溝22が形成されている。この環状溝22は、複列の外側転走面12a、12aを跨いで、外輪21の外周中央部に形成されている。そして、この環状溝22にPA11をベースとした耐熱性の熱可塑性合成樹脂が射出成形により充填され、樹脂バンド23が形成されている。

## 【0030】

本実施形態においても前述したものと同様の仕様で樹脂バンド23が形成されているため、樹脂の量が増大した分、温度上昇時、ナックル2と車輪用軸受20の線膨張係数の違いにより、ナックル2が車輪用軸受20以上に熱膨張したとしても、一層嵌合シメシロの低下を抑制し、軸受クリープの発生を防止することができると共に、初期に設定した軸受予圧が低下するのをさらに防止することができる。

## 【実施例3】

## 【0031】

図5は、本発明に係る車輪用軸受装置の第3の実施形態を示す縦断面図、図6は、その車輪用軸受を示す縦断面図である。なお、この実施形態は前述した第1の実施形態と軸受部の構成のみが異なるだけで、同一部品同一部位には同じ符号を付してその詳細な説明を省略する。

## 【0032】

この車輪用軸受装置は、ハブ輪1に形成された小径段部5の外周面に車輪用軸受24が圧入され、外側継手部材8の肩部9とハブ輪1とで挟持された状態で固定されている。そして、ステム部10の端部に形成されたねじ部10bに固定ナット11を所定の締付トルクで締結することにより、所望の軸受予圧を得ることができるように設定されている。一方、アルミ合金等の軽合金で形成されたナックル2にこの車輪用軸受24が所定のシメシロで圧入されている。

## 【0033】

車輪用軸受24は、図6に示すように、外輪25と一対の内輪26、26と複列の転動体（円錐ころ）27、27とを備え、外輪25の内周面には、テーパ状に形成された複列の外側転走面25a、25aが一体に形成されている。内輪26の外周面には、外側転走面25a、25aに対向する内側転走面26aが形成されている。複列の転動体27、27がこれら転走面25a、26a間にそれぞれ収容され、内輪26の大径側に形成された大鍔26bに案内され、保持器28、28で転動自在に保持されている。車輪用軸受24の端部にはシール16、16が装着され、軸受内部に封入された潤滑グリースの漏洩と、外部からの雨水やダスト等が軸受内部に侵入するのを防止している。

## 【0034】

外輪25の外周には一対の環状溝18が形成されている。この環状溝18は、外側転走面25a、25aの荷重負荷域に形成されている。また、これらの環状溝18、18には、PA11をベースとした耐熱性の熱可塑性合成樹脂が射出成形により充填され、樹脂バンド19が形成されている。

## 【0035】

こうした複列の円錐ころ軸受からなる車輪用軸受24は、転動体27が線接触となるため、前述した複列のアンギュラ玉軸受に比べ高負荷容量となる反面、予圧量を必要以上に大きく設定することにより温度上昇が大きくなり、温度変化に敏感で短寿命になることが知られている。一方、予圧量の低下は、即エッジロードを誘発して早期剥離を起こす恐れがあるため、初期の予圧設定が難しいとされている。

## 【0036】

本実施形態では、こうした複列の円錐ころ軸受からなる車輪用軸受24において、温度上昇時、ナックル2と車輪用軸受24の線膨張係数の違いにより、ナックル2が車輪用軸受24以上に熱膨張したとしても、嵌合シメシロの低下を抑制し、軸受クリープの発生を防止することができると共に、初期に設定した軸受予圧が低下するのを防止することができるので、必要以上に軸受予圧およびシメシロを大きく設定する必要はなくなり、その軸受寿命に与える効果は大きい。

〔0037〕

図7は、本発明に係る車輪用軸受の第4の実施形態を示す縦断面図である。この車輪用軸受は、前述した第3の実施形態と外輪の構成のみが異なるだけで、その他同一部品同一部位には同じ符号を付してその詳細な説明を省略する。

[0038]

この車輪用軸受29において、外輪30の外周には单一の環状溝22が形成されている。この環状溝22は、複列の外側転走面25a、25aを跨いで、外輪30の外周中央部に形成されている。そして、この環状溝22にPA11をベースとした耐熱性の熱可塑性合成樹脂が射出成形により充填され、樹脂バンド23が形成されている。

[0 0 3 9]

本実施形態においても前述したものと同様の仕様で樹脂バンド23が形成されているため、樹脂の量が増大した分、温度上昇時、ナックル2と車輪用軸受29の線膨張係数の違いにより、ナックル2が車輪用軸受29以上に熱膨張したとしても、一層嵌合シメシロの低下を抑制し、軸受クリープの発生を防止することができると共に、初期に設定した軸受予圧が低下するのをさらに防止することができる。

[0 0 4 0]

以上、本発明の実施の形態について説明を行ったが、本発明はこうした実施の形態に何等限定されるものではなく、あくまで例示であって、本発明の要旨を逸脱しない範囲内において、さらに種々なる形態で実施し得ることは勿論のことであり、本発明の範囲は、特許請求の範囲の記載によって示され、さらに特許請求の範囲に記載の均等の意味、および範囲内のすべての変更を含む。

## 【産業上の利用可能性】

[0041]

本発明に係る車輪用軸受装置は、懸架装置を構成するナックルが、鋼よりも線膨張係数が大きなアルミ合金等の軽合金からなる構造の車輪用軸受装置に適用できる。

## 【図面の簡単な説明】

[0 0 4 2]

【図1】本発明に係る車輪用軸受装置の第1の実施形態を示す縦断面図である

【図2】同上、車輪用軸受を示す縦断面図である。

【図3】従来の車輪用軸受と本実施形態に係る車輪用軸受の温度変化と軸受予圧の変化の関係を比較測定した結果を示すグラフである。

【図4】本発明に係る駆動車輪用軸受の第2の実施形態を示す縦断面図である。

【図 5】本発明に係る車輪用軸受装置の第 3 の実施形態を示す縦断面図である。

【図6】同上、車輪用軸受を示す縦断面図である

【図7】本発明に係る駆動車輪用軸受の第1の実施形態を示す縦断面図である。

【図7】車児に係る駆動車輪用軸支の第4の実施形態を示す縦断面図である。

【図8】 3D木製半軸用軸支装置を示す概略面図である。  
図の説明】

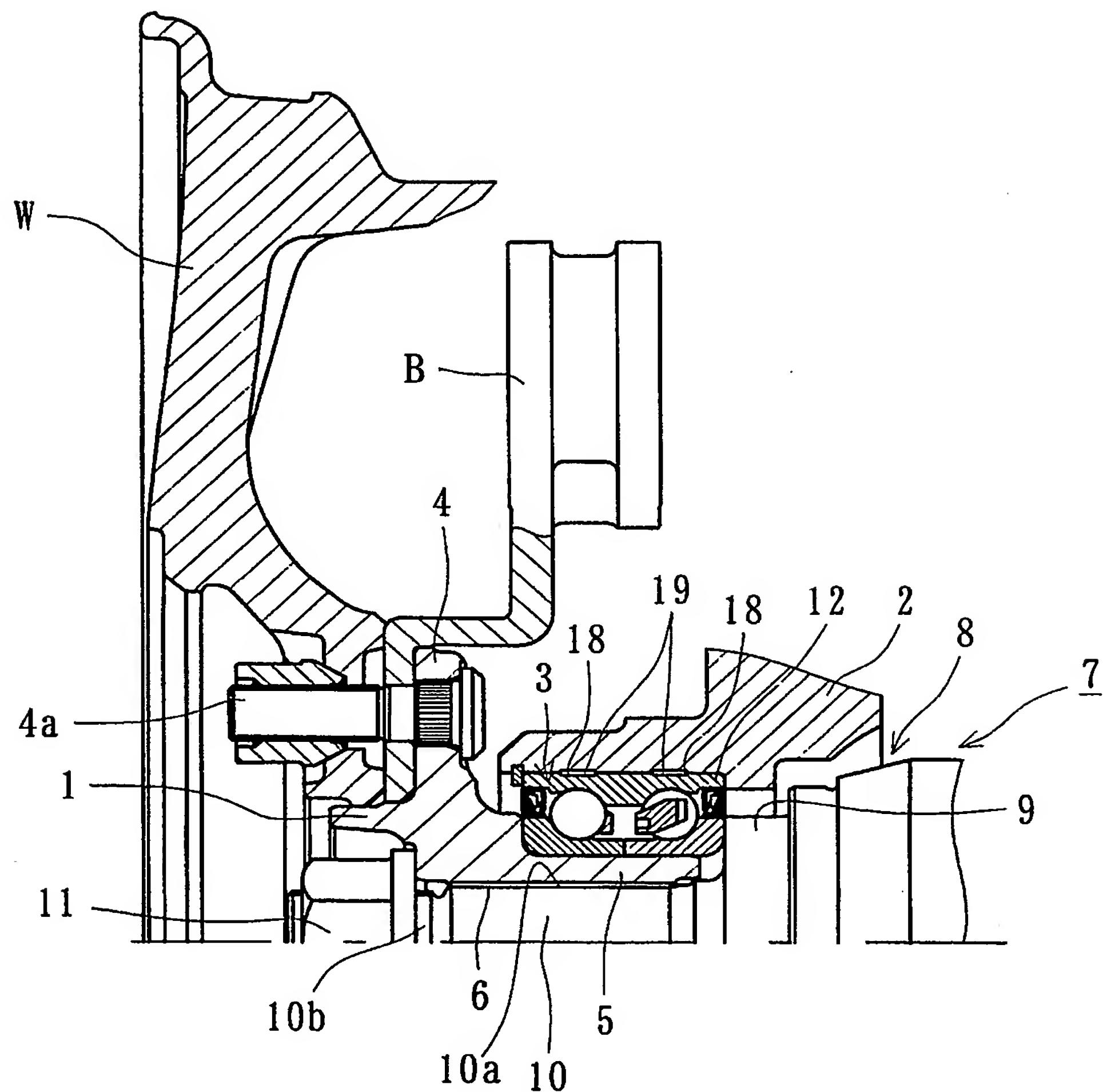
## 【村々の説明】 【0043】

[ 0 0 4 3 ]

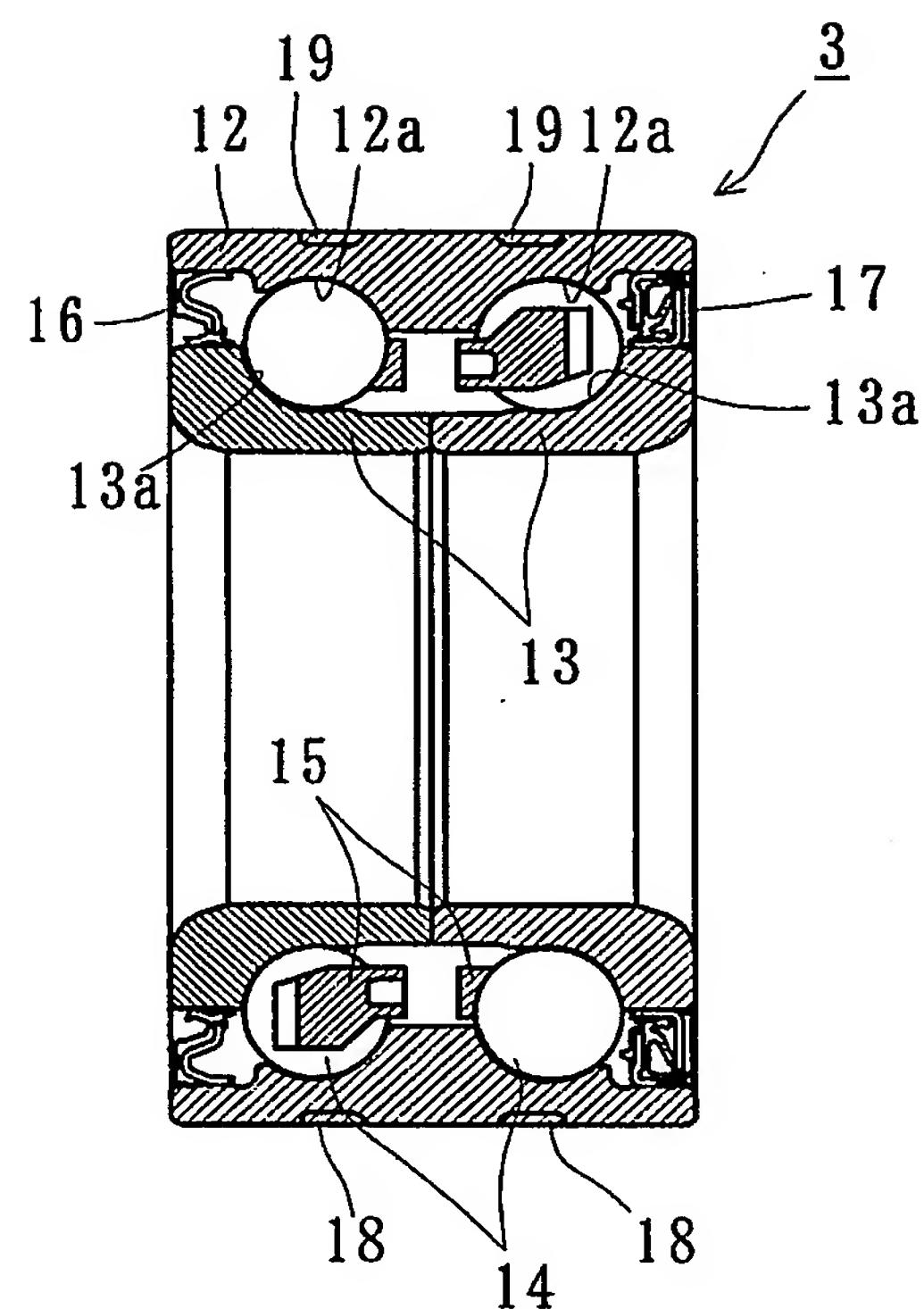
1 . . . . . . . . . . . . . . . ハブ軸  
 2 . . . . . . . . . . . ナックル  
 3、20、24、29 . . 車輪用軸受  
 4 . . . . . . . . . . . 車輪取付フランジ  
 4 a . . . . . . . . . . ハブボルト  
 5 . . . . . . . . . . . 小径段部

6、10a . . . . . セレーション  
7 . . . . . 等速自在継手  
8 . . . . . 外側継手部材  
9 . . . . . 肩部  
10 . . . . . ステム部  
10b . . . . . ねじ部  
11 . . . . . 固定ナット  
12、21、25、30 . 外輪  
12a、25a . . . . 外側転走面  
13、26 . . . . . 内輪  
13a、26a . . . . 内側転走面  
26b . . . . . 大鍔  
14、27 . . . . . 転動体  
15、28 . . . . . 保持器  
16、17 . . . . . シール  
18、22 . . . . . 環状溝  
19、23 . . . . . 樹脂バンド  
80 . . . . . 車輪用軸受装置  
81 . . . . . ハブ輪  
82 . . . . . 外輪  
83 . . . . . 内輪  
84 . . . . . 車輪用軸受  
85 . . . . . ナックル  
86 . . . . . 等速自在継手  
87 . . . . . ブレーキロータ  
88 . . . . . 止め輪  
B . . . . . ブレーキロータ  
W . . . . . 車輪

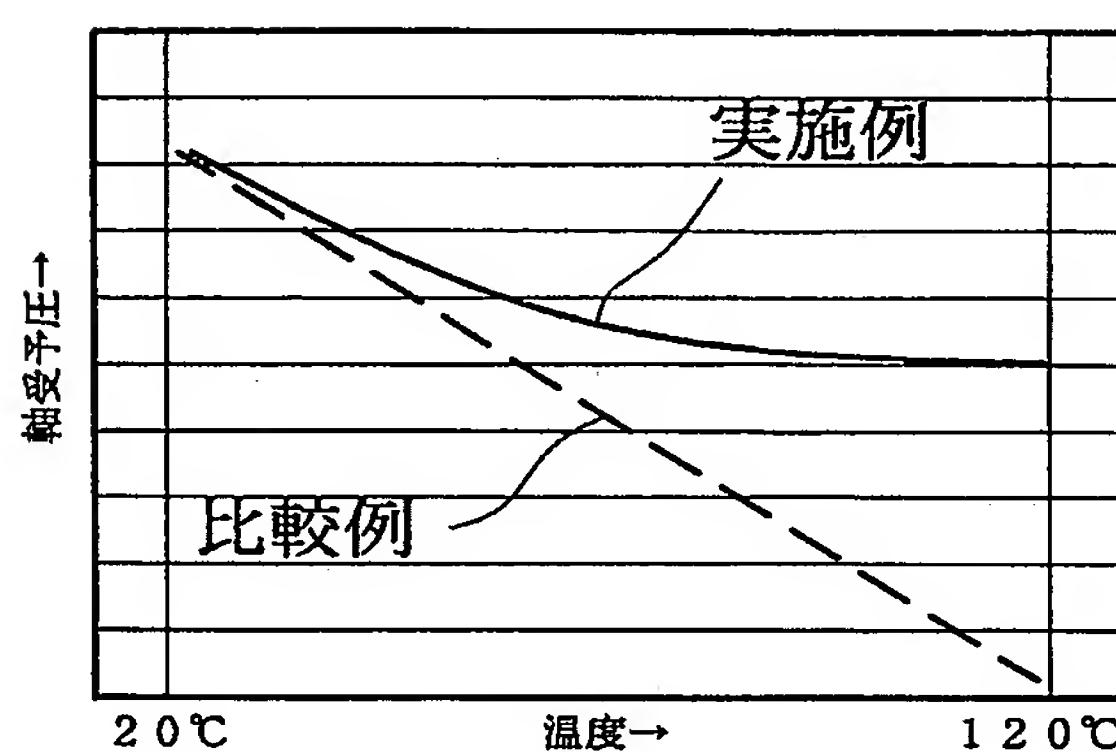
【書類名】 図面  
【図 1】



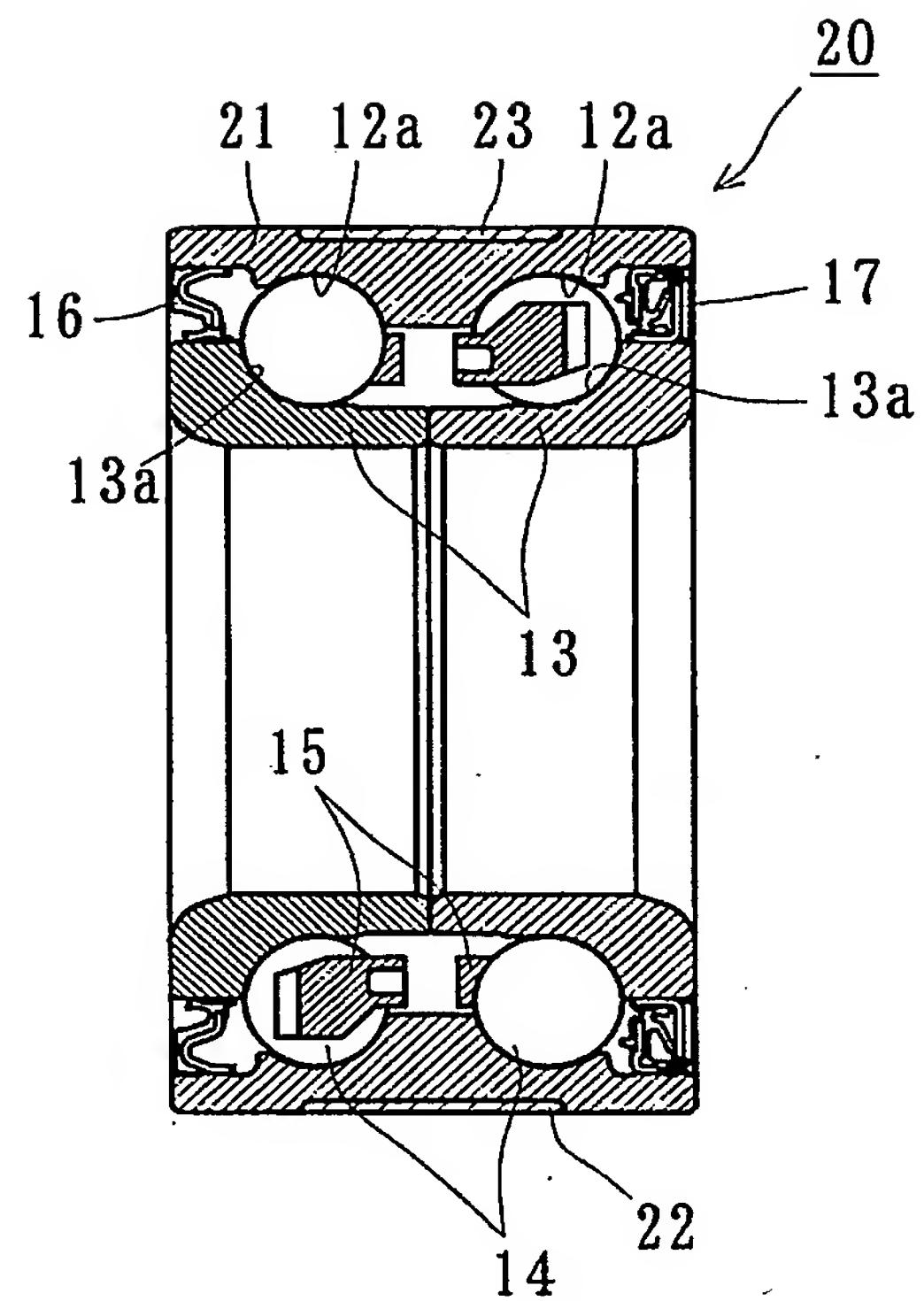
【図2】



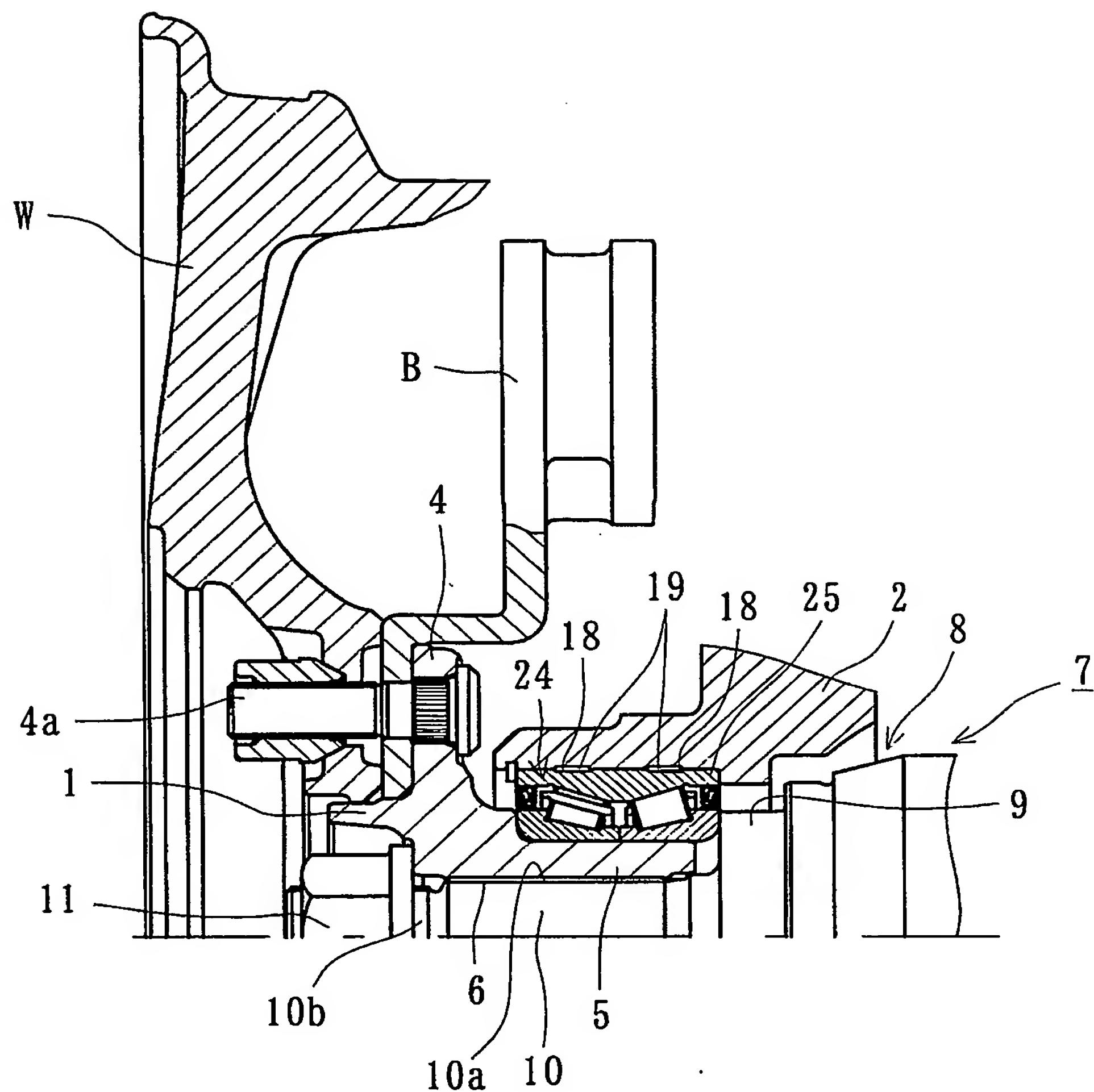
【図3】



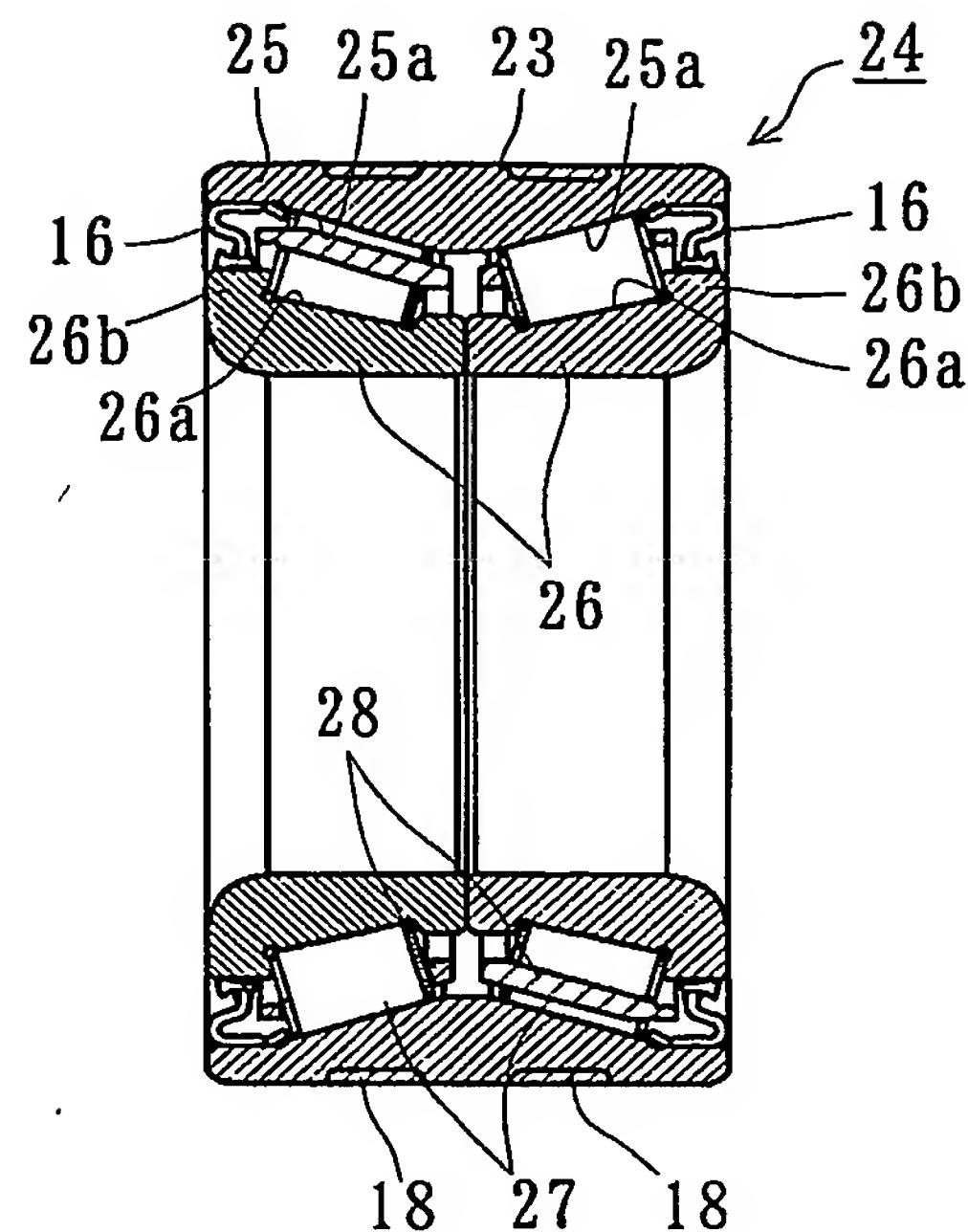
### 【圖 4】



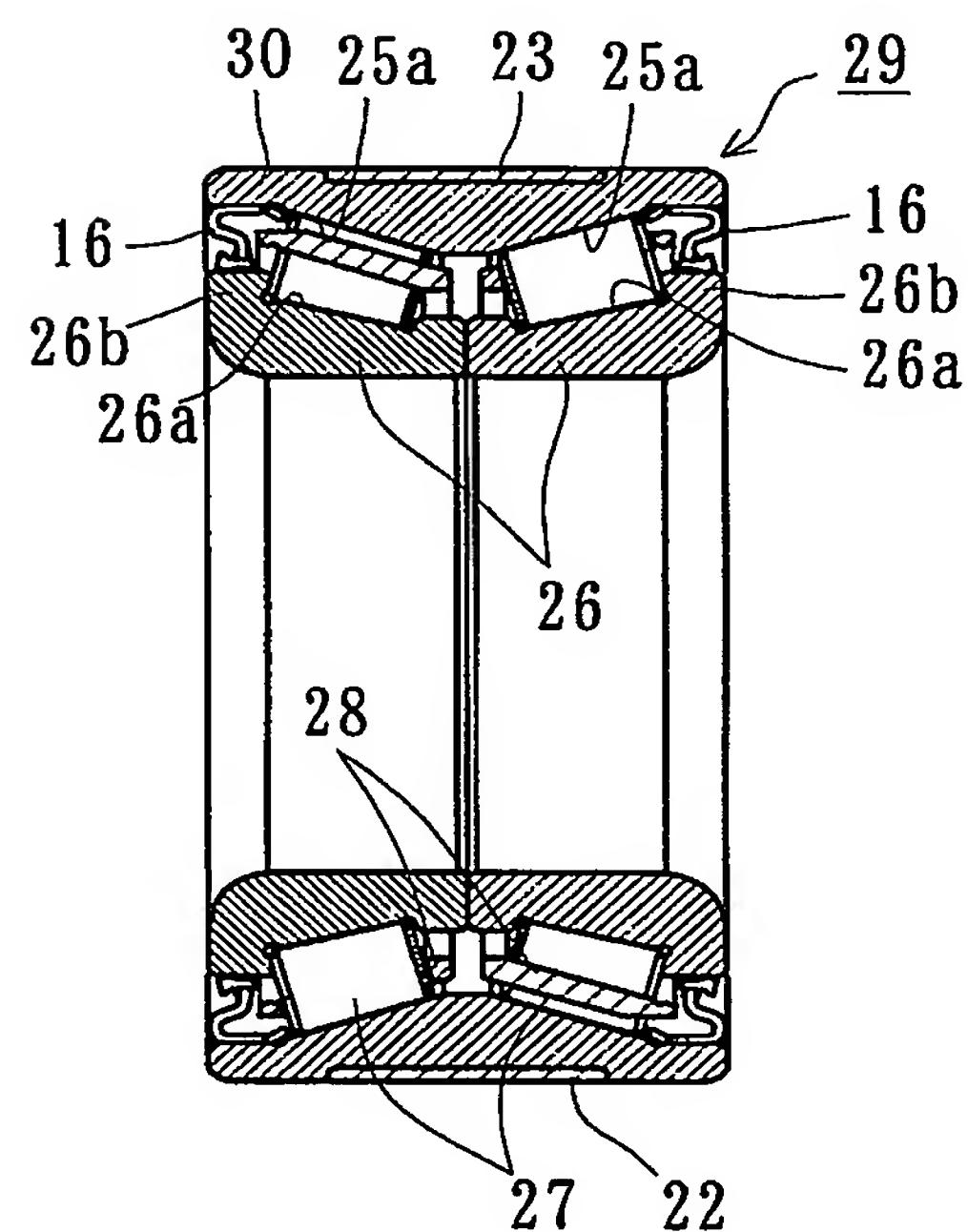
【図5】



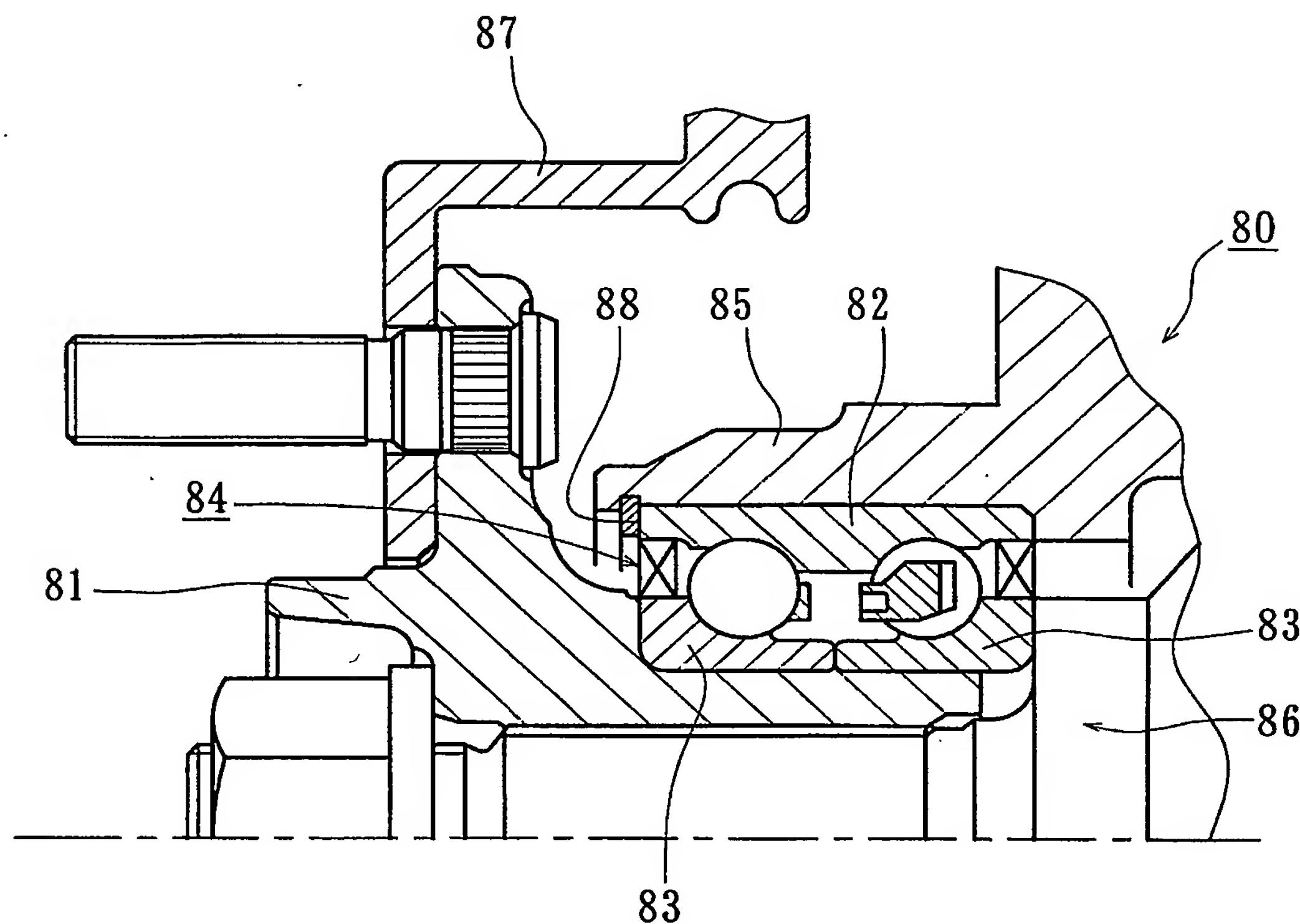
【図 6】



【図 7】



【図8】



【書類名】要約書

【要約】

【課題】

軽量化を図った軽合金製ナックルに装着され、温度上昇による予圧低下と軸受クリープを防止した車輪用軸受装置を提供する。

【解決手段】

一端部に車輪取付フランジ4を一体に有し、この車輪取付フランジ4から軸方向に延びる小径段部5が形成されたハブ輪1と、小径段部5に配設された複列の転がり軸受3と、懸架装置を構成する軽合金からなるナックル2とを備え、このナックル2に複列の転がり軸受3が所定のシメシロで圧入され、当該ナックル2に対してハブ輪1が回転自在に支承されている車輪用軸受装置において、車輪用軸受3の外輪12外周の荷重負荷域に一对の環状溝18が形成され、この環状溝18に耐熱性のポリアミド系の合成樹脂からなり、その線膨張係数が $8 \sim 16 \times 10^{-5} / ^\circ\text{C}$ の樹脂バンド19が射出成形によって充填されている。

【選択図】図1

特願2003-399127

出願人履歴情報

識別番号 [000102692]

1. 変更年月日 2002年11月 5日

[変更理由] 名称変更

住 所 大阪府大阪市西区京町堀1丁目3番17号  
氏 名 NTN株式会社

# Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/JP04/017025

International filing date: 16 November 2004 (16.11.2004)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: JP  
Number: 2003-399127  
Filing date: 28 November 2003 (28.11.2003)

Date of receipt at the International Bureau: 20 January 2005 (20.01.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland  
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse